



Atelier SCoT « Mobilités - Déplacements »

Actes de la réunion du jeudi 01/03/2007
Auditorium du Musée des Beaux-Arts de Caen

Se déplacer autrement ? *Existe-t-il une réelle alternative à l'automobile ?*

Introduction

Monsieur Henri GIRARD, Président de l'atelier, remercie l'assemblée pour sa participation et ouvre la séance de travail.

C'est à Mme Martine VINCENT, vice-présidente de Caen-Métropole, que revient le rôle de rapporteur et qui aura pour mission de retracer la synthèse des échanges lors de chaque réunion et d'assurer la restitution des travaux lors du second forum de la Conférence Métropolitaine du 5 juillet 2007.

M. GIRARD présente le thème de l'atelier, portant sur les modes de déplacements alternatifs. Cet atelier permettra d'aborder l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à la voiture : transports collectifs urbains et interurbains, vélos et piétons et de se poser les questions de leur usage, des infrastructures qu'ils nécessitent, et au final, de leur efficacité et de leur attractivité.

Cet atelier s'intitule « Se déplacer autrement ? Existe-t-il une réelle alternative à la voiture ? »

En effet, si les précédents ateliers avaient mis en avant la prédominance de la voiture dans nos déplacements, s'appuyant sur un réseau d'infrastructures performant, il est aussi apparu que ce modèle de déplacements génère des contraintes environnementales et sociales.

D'autre part, l'engorgement progressif du centre de l'agglomération nous impose d'anticiper de nouveaux modèles de déplacement et de développement du territoire.

Le titre de l'atelier pose le problème, non seulement en termes de transports, mais aussi en termes de comportements individuels, de modes



« L'engorgement progressif et prévisible du centre de l'agglomération nous impose d'anticiper de nouveaux modèles de déplacement et de développement du territoire. »

M. Henri GIRARD
Vice-président
Caen-Métropole

de vie et même d'aménagement du territoire. En effet, si l'explosion de l'usage de la voiture individuelle est largement corrélée à l'étalement urbain et périurbain, à un urbanisme de « zoning » et à l'engouement pour l'accession à la propriété individuelle, il reste encore à inventer le développement urbain qu'accompagneraient ces modes alternatifs de déplacements.

M. GIRARD précise ensuite le déroulement de l'atelier :

- Une présentation de Thomas BOUREAU, de l'AUCAME, dressant un panorama des modes alternatifs sur le territoire de Caen Métropole, en préalable aux échanges.
- Une intervention de M. Hervé LEFEVRE, directeur régional de Kéolis, exploitant du réseau des Bus Vert et de Twisto qui nous parlera de la complémentarité entre réseaux urbain et départemental.
- Une présentation de M. Jérôme HOURQUET, secrétaire général des « Dérailliers », association militant pour l'usage du vélo comme moyen de déplacement, pour donner sa vision sur la place du vélo en général et plus particulièrement sur notre territoire.
- Enfin, M. Eric FOURNIER, en sa qualité d'ancien vice-président du Conseil Régional de Rhône-Alpes chargé de la régionalisation des TER jouera le rôle de « grand témoin » et apportera un regard extérieur sur notre territoire

Se déplacer autrement : existe-t-il une réelle alternative à la voiture ?

M. Thomas BOUREAU, AUCAME

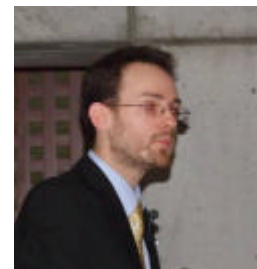
- **Qu'est ce que les modes alternatifs ?**

Par modes alternatifs, on entend l'ensemble des modes de déplacements autres que l'usage de la voiture individuelle :

- Transports collectifs urbains (réseau bus et tramway)
- Transports collectifs interurbains (TER) et départementaux (Bus Verts)
- Modes doux (vélos et piétons)

Tous ces modes n'assurent pas les mêmes services. Les transports collectifs urbains sont performants en agglomération, notamment pour assurer un rabattement de la périphérie vers le centre, et la desserte des grands équipements. Le réseau TER et les Bus Vert permettent une desserte du périurbain et les liaisons inter-cités. Le vélo est le mode de déplacement le plus performant sur des distances de 5km maximum, il trouve donc sa pertinence à l'échelle de la ville ou de l'agglomération. Enfin, la marche à pieds est le mode de déplacement le mieux adapté aux courtes distances, en zone dense, soit le centre de l'agglomération ou les pôles périurbains.

Il apparaît que l'ensemble des modes alternatifs sont plus efficaces, tant en terme de consommation d'espace (par personne transportée) que de production de gaz à effet de serre.



« L'usage des modes alternatifs est étroitement liés aux densités urbaine et à la mixité des usages »

M. Thomas BOUREAU
chargé d'études
mobilités
AUCAME

Les données de l'enquête déplacement menée par Viacités en 2005 montrent une corrélation entre l'usage de ces modes de déplacement et la densité du territoire desservi (tant en termes de population que d'emplois ou de services).

- **Les transports urbains**

Le réseau Twisto de Caen la Mer est fortement hiérarchisé. Il s'appuie sur une double ligne de tramway et quatre lignes fortes de bus, sur lesquels s'appuie un maillage dense de bus. Le tramway assure à lui seul 45% des 85 000 validations quotidiennes.

Sur des indicateurs classiques de nombre de kilomètres par habitant, nombre de voyages par habitant, taux de couverture ou vitesse moyenne, le réseau urbain apparaît comme performant par rapport à des agglomérations de tailles comparables et légèrement en retrait par rapport au réseau rennais (agglomération de 400 000 habitants disposant d'un métro automatique).

- **La desserte périurbaine**

La desserte périurbaine peut être assurée par le réseau TER ou le réseau départemental.

Le territoire de Caen-Métropole ne dispose que de trois haltes ferroviaires pour sa desserte, avec des fréquences insuffisantes pour assurer une réelle alternative à la voiture. Le réseau TER bas-normand est plus orienté, à l'heure actuelle, sur les liaisons inter-cités, liaisons sur lesquelles il obtient d'ailleurs des taux de pénétrations importants (21% de part de marché pour Caen-Lisieux)

A l'opposé, le réseau départemental des Bus Verts offre un maillage fin du territoire, y compris dans des zones peu denses. L'ensemble des lignes du réseau Bus Vert est ouvert au public. Les passagers commerciaux représentent 25% des 6000 000 de passagers annuels, les 75% restant étant les scolaires.

Les trois principales lignes des bus vert traversent le territoire de Caen-Métropole. Il s'agit de lignes orientées de Caen vers la mer (Caen-Cabourg, Caen-Ouistreham, Caen-Douvres-la-Délivrande-Courseulles/Mer) et parfois doublées par une ligne expresse. Ouistreham représente d'ailleurs la principale station du réseau avec 130 000 validations en 2006.

Pour les zones non desservies, le Conseil Général a mis en place un service de « taxibus » orienté vers les pôles ruraux les plus proches.

Les cartes d'accessibilité comparées en transports collectifs et en voitures montrent que hors-agglomération, la voiture reste largement plus performante, mais à un coût pour l'usager bien supérieur.

- **Les vélos**

Les politiques en faveur du vélo se déclinent à l'échelle régionale,

(Schéma Régional des Vélos Routes et Voies Vertes), départementale (Plan Vélo) et intercommunale (PDU de Caen la Mer).

Si le nombre d'aménagements a progressé ces dernières années, la pratique du vélo comme mode de déplacement peine à décoller. Les réseaux départementaux et régionaux sont d'ailleurs plutôt orientés pour une pratique loisir.

- L'intermodalité : une réponse à la mobilité ?

L'intermodalité consiste à offrir la possibilité de changer de mode de transport, pour un même déplacement. Cela suppose une convergence physique des modes de transport sur un site, et une convergence tarifaire et horaires des différents réseaux.

Les grands pôles d'intermodalité se situent en Gare de Caen (TER, Bus Verts, Twisto, vélo, taxi et voiture) et en centre ville autour de l'arrêt Saint Pierre (Twisto et Bus Vert)

- **Bilan**

Se dessinent, sur notre territoire, des corridors de déplacements sur lesquels une offre alternative est possible ou en projet. Ces corridors s'appuient sur le réseau TER, Bus Vert, et le réseau cyclable pour les sorties de l'agglomération. Ils permettent potentiellement de desservir les communes polarisantes du territoire.

Cependant, comme pour le réseau routier, les entrées d'agglomération, et plus généralement, l'interface entre périurbain et agglomération dense, posent problème, en terme de saturation de la voirie pour les bus vert, ou de sécurité pour les cyclistes.

Enfin, si l'on a vu qu'une desserte de qualité par des modes de déplacements alternatifs, allait de pair avec une certaine densité du territoire, la question de développement et de l'urbanisation se pose, tant pour la desserte des franges rurale de Caen-Métropole que pour l'accompagnement urbain des infrastructures de transports lourds.

L'intermodalité.

M. Hervé LEFEVRE, Directeur Kéolis Normandie

M. LEFEVRE présente en préambule l'entreprise Kéolis, 1^{er} opérateur de transport français. Kéolis Normandie représente 1680 salariés, exploite un parc de 890 véhicules pour un CA annuel de 108 M€net.

Kéolis est l'opérateur de transport des Bus Vert et de Twisto ; il est donc l'un des acteurs principal de l'intermodalité sur le territoire de Caen-Métropole.

- **Un territoire précurseur**

Depuis 1984, deux conventions quadripartites entre le syndicat mixte Viacités, le conseil Général du Calvados, le concessionnaire Kéolis Caen et le concessionnaire Kéolis Calvados instaure la correspondance gratuite



« nous avons la chance d'être dans un territoire où les collectivités ont voulu depuis très longtemps mailler et marier leurs réseaux ».

M. Hervé LEFEVRE
Directeur régional de

des clients Bus Verts sur le réseau Twisto et l'accès des clients Twisto aux lignes pénétrantes du réseau Bus Verts dans l'agglomération de Caen.

Ces mesures se traduisent par 300 000 correspondances par ans entre Bus-Vert et Twisto, et 2200 voyages urbains sur des lignes Bus Verts.

Cette intermodalité nécessite une convergence des outils :

- Coordination de la billettique Bus Vert et Twisto
 - Centrale d'information multimodale intégrant aussi la SNCF
 - Convergence des horaires, avec les difficultés que comporte la mise en cohérence des calendriers des opérateurs.
 - Un volet tarifaire pour harmoniser les abonnements et favoriser l'intermodalité
- **Les clés du succès**

Les transports collectifs doivent proposer une alternative crédible à la voiture particulière, ce qui suppose une sécurité du déplacement (des correspondances garanties), une prise en charge du voyageur de bout en bout et une simplicité des changements de modes.

Cela suppose de mettre en cohérence les réseaux de transports (politique tarifaire, convergence des équipements et amélioration de la lisibilité), mais surtout, une convergence des acteurs.

Les différentes autorités organisatrices de transports doivent imposer les politiques intermodales aux opérateurs, sortir de la logique du « silo », par des groupements ou des entités transverses, et de fait, accepter d'abandonner une partie de leur souveraineté.

A Caen le vélo ?

M. Jérôme HOURQUET, secrétaire de l'association « les dérailleurs »

L'association « les dérailleurs » soutient l'usage du vélo comme moyen de déplacement à Caen et dans le Calvados. Elle est membre de la FUBicy et de l'association française des Véloroutes et Voies Vertes.

M. HOURQUET part du constat de l'augmentation des déplacements en voitures, alors qu'une majorité des déplacements fait moins de 3 km, distance sur laquelle le vélo est souvent le plus rapide. Cette place prépondérante de la voiture génère des problèmes en termes d'environnement, d'aménagement, de sécurité et de santé publique.

Pourtant, des textes de lois (LOTI et loi sur l'air) ou des documents récemment approuvés par les collectivités (PDU, Plan Régional pour la Qualité de l'Air) imposent de réduire la part modale de la voiture et de prendre des mesures en faveur du vélo.

En s'appuyant sur des exemples de politiques cyclables réussies, les Dérailleurs préconisent de prendre en compte le vélo dans des politiques



« la progression du vélo ne peut se faire que dans un cadre intermodal large. Vélos et transports collectifs se renforcent mutuellement »
M. Jérôme HOURQUET, secrétaire de l'association « les

globales d'urbanisme ou de déplacements.

Le coût d'une politique cyclable est estimé à 5€/an/habitant. Seules les communes de Caen et de Mondeville ont un budget cyclable, mais inférieur à celui préconisé par les Dérailleurs.

Dérailleurs

Malgré des déclarations volontaristes, et des documents cadres à l'échelle de la région, du département ou de l'agglomération, il apparaît que les politiques cyclables ont du mal à démarrer localement.

Les exemples d'aménagements réalisés sur les communes de Caen-Métropole montre qu'un manque de culture technique et une certaine frilosité face à la place de la voiture viennent parfois annihiler, en termes de résultats, la bonne volonté des élus à créer des aménagements cyclables.

Un recensement et une expertise de l'ensemble des aménagements cyclables sur le Calvados, ainsi qu'un suivi de l'application de l'article L-228-2 sont disponibles sur le site de l'association : www.caen.fubicy.org.

Témoignage de M. Eric FOURNIER

Maire Adjoint de Chamonix et ancien vice président de la région Rhône-Alpes, en charge de la régionalisation des TER.

Suites aux présentations et aux échanges avec la salle, M. FOURNIER, en qualité de « grand témoin » propose des pistes de réflexions pour la mise en place d'une politique de déplacements alternatifs sur notre territoire.

- **Anticiper plutôt que réparer.**

Caen-Métropole bénéficie de plusieurs atouts : les problèmes de congestions sont encore peu nombreux même si l'interface périurbain-agglomération est de plus en plus délicate ; les réseaux de transports urbains et périurbains sont bien développés ; enfin, l'on constate une prise de conscience et une volonté d'agir des acteurs locaux. Il est donc possible d'agir en amont, afin de maintenir l'attractivité économique et la qualité de vie de notre territoire. De plus, une politique d'anticipation sera plus efficace et moins coûteuses que des mesures de réparation.

- **S'appuyer sur le ferroviaire.**

Particulièrement sensible aux problématiques ferroviaires, de par ses fonctions, M. FOURNIER invite à réfléchir à la place du réseau TER dans le système de déplacement de Caen-Métropole. En s'appuyant sur la politique de cadencement qui va être mise en place par la Région, sera-t-il possible de faire cohabiter les trois familles de déplacements en trains : périurbain, maillage régionale et Inter-Cités ? Cela suppose de se poser la question de la capacité de l'infrastructure, du matériel adéquat, mais aussi de la possibilité de créer des gares ou haltes supplémentaires, tant en milieu urbain que périurbain.

- **Lier urbanisme et déplacement**

M. FOURNIER insiste sur la nécessaire cohérence entre les réflexions du SCoT sur la localisation des pôles d'habitat et le schéma de desserte mis



« le ferroviaire peut être susceptible de régler un certain nombre de difficultés entre le périurbain et le centre de l'agglomération... »

M. Eric FOURNIER
Maire adjoint de
Chamonix, président du
SIVOM du Pays du
Mont-Blanc

en place (là où se situent les points d'arrêts, les pôles d'intermodalité) ainsi que sur la mise en œuvre d'une politique de stationnement cohérente (voire coercitive).

- **Mettre en cohérence les politiques de déplacements**

Le territoire de Caen-Métropole bénéficie d'une certaine expérience dans ce domaine, ainsi que le montre les pratiques d'intermodalité entre le Conseil Général et l'Agglomération, et la création d'un syndicat mixte des transports. Il est cependant possible d'aller plus loin en associant la Région pour créer une autorité unique des déplacements à l'échelle de la métropole caennaise. M FOURNIER précise que cela commence à se faire en Rhône-Alpes, afin de mettre en cohérence les différentes politiques dans leur diversité, pour les questions tarifaires, horaires, matérielles ou d'investissements.

Synthèse des réactions du public

Les échanges avec le public en réaction aux interventions ont porté sur les différents modes alternatifs, la nécessité d'anticiper et l'obligation de dépasser les frontières institutionnelles.

- **Des réponses multiples aux problèmes individuels et collectifs de mobilités**

Différentes solutions alternatives ont été évoquées par le public. M. AUSSANT (CFDT) souligne notamment les expériences de covoiturages menées dans la région de Rennes, comme alternative au « Taxibus » pour les périurbains.

A la suite de la présentation de M. HOURQUET, les représentants des communes ou communautés de communes de Ouistreham, CABALOR et Plaine-Sud-de-Caen exposent leurs réalisations et projets en matière d'infrastructures cyclables, tout en insistant sur les difficultés rencontrées, notamment pour les acquisitions foncières. La question du stationnement des vélos apparaît aussi comme un problème important sur lequel existent des marges de progrès.

Concernant les TER, M. FANGET (Conseil Régional de Basse-Normandie) présente les projets sur le réseau, à savoir : un cadencement de la desserte rendant plus lisibles les horaires des haltes périurbaines ; une refonte de la gamme tarifaire en 2007-2008 et une politique de communication plus importante. Le ferroviaire semble avoir des marges de progression encore importantes sur le territoire de Caen-Métropole.

- **De l'importance d'anticiper**

Ainsi que le rappelle M. FOURNIER, le SCoT de Caen-métropole est l'occasion d'anticiper les problèmes de déplacements à venir, plutôt que de réparer une situation déjà dégradée.

Anticiper suppose de prendre en compte les nouveaux rythmes de vies et de déplacements, plus étalés et plus explosés (M. OGIER, CC Rives de l'Odon).

Le projet de second axe lourd de transport dans l'agglomération caennaise



« le cadencement peut offrir une lisibilité des horaires et être bénéfique pour les haltes périurbaines ».

M. Franck FANGET
Chef du service
transport au Conseil
Régional Basse-
Normandie

est aussi l'occasion d'anticiper l'intermodalité, par une politique forte de parc relais pour le rabattement des habitants périurbains (M. LEFEVRE, Kéolis). M. DUNY (AUCAME) suggère la possibilité d'une préfiguration de ce deuxième axe lourd par une ligne de bus fort, pour évaluer la pertinence de l'équipement. Il apparaît aussi primordial d'anticiper et de valoriser les projets d'urbanisation qui pourrait s'appuyer sur ce deuxième axe.



« Compte tenu du territoire de Caen-Métropole, il est essentiel qu'il n'y ait pas de mesures prises souverainement par une entité, mais que la concertation sur les déplacements se généralise »

M. Henri GIRARD
Vice-président
Caen-Métropole

Synthèse

Le territoire de Caen-Métropole est bien desservi par les modes alternatifs : réseau urbain performant, réseau de bus interurbain dense, mise en place progressive d'une politique cyclable.

Pourtant, les pratiques des modes alternatifs peinent à décoller : la voiture reste dominante, surtout en périphérie ; les transports collectifs sont performants pour les liaisons radiales mais ne répondent pas à la demande individualisée des déplacements et l'offre reste faible pour les liaisons de roclades ; enfin il manque une « culture vélo » ce qui se traduit par un manque de cohérence dans les aménagements cyclables.

Les réponses sont peut être à trouver au-delà de l'offre de transport, dans l'aménagement du territoire et l'interface entre urbanisme et déplacements.

En outre, il apparaît nécessaire de dépasser les clivages entre les différentes autorités organisatrices pour une politique des déplacements globale et cohérente à l'échelle de Caen-Métropole.

Enfin, l'enjeu de maîtrise des déplacements automobiles ne pourra se faire que par une prise de conscience citoyenne et par une modification des habitudes de déplacements.



Mme Martine
VINCENT,
Vice-présidente
Caen-Métropole